

мент в системе занимает свое место, можно восстановить старое и создать новое понимание архитектуры как искусства формирования пространства. Для обретения радужных перспектив в решении проблем города и урбанистики в целом нужно стремиться к концептуальному системному подходу, так как, продолжая разделять архитектуру и природу как первооснову для проектирования, мы увеличиваем проблемы функционального и эстетического порядка в архитектурном проектировании и городской структуре в целом.

Получено 21.01.2002

УДК 72.03

И.В.ДРЕВАЛЬ

Харьковская государственная академия городского хозяйства

ОБЪЕДИНЕННЫЕ ВОКЗАЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ КАК СТРУКТУРООБРАЗУЮЩИЕ ФАКТОРЫ В РАЗВИТИИ ГОРОДА

Рассматриваются объединенные вокзальные комплексы как важные узлы транспортно-планировочного каркаса современного города. Раскрывается их роль в развитии его функционально-пространственной и композиционной структуры.

Определение направлений развития города как функционально-пространственной структуры – важная задача процесса его проектирования. С позиций современных научных подходов, изложенных в работах таких авторов, как Ю.П.Бочаров, Л.Беневоло, А.Э.Гутнов, Н.М.Демин, Г.И.Лаврик, Н.Н.Тимохин, И.А.Фомин, Г.Н.Фильваров, З.Н.Яргина, город рассматривается как сложная, динамичная самоорганизующаяся система. Развитие города проявляется в качественных изменениях его функциональной и пространственной организации, обусловленных изменяющимся содержанием жизнедеятельности, в частности, постоянным расширением сферы социальной активности человека. Ее определяющим моментом, по мнению многих специалистов, является переход от автономных форм расселения к групповым, образующим целостную систему на основе общности трудовых и культурно-бытовых связей, социальной инфраструктуры. Поэтому на направленность развития города в этих условиях все большее влияние оказывают внешние связи. Важнейшее градоформирующее значение приобретают автомобильные и особенно железнодорожные магистрали как основные элементы пространственных взаимосвязей элементов групповых систем населенных мест. "Территориальный рост города, развитие района расселения осуществляются наиболее интенсивно вдоль железнодорожных направлений, которые определяют тем самым рассредоточенную пальцеобразную конфигурацию современ-

ного городского плана" [2, с.180]. Пронизывая городскую ткань и связывая отдельные населенные места в единую систему, эти транспортные артерии формируют транспортно-коммуникационную инфраструктуру города, которая имеет линейно-узловое строение и является пространственным каркасом его территории. "Они образуют особый мир городских русел – новый структурный каркас города. Тем самым создается основа для построения целостных композиционно-пространственных систем, охватывающих необычайно разросшийся городской организм на новом уровне" [3, с.13].

Все это дает основание утверждать, что важнейшую градоформирующую роль в развитии пространственного каркаса городской системы приобретают ее внешние транспортные узлы, обеспечивающие взаимосвязи города с его окружением. Особый интерес с этой точки зрения представляют объединенные железнодорожно-автобусные вокзальные комплексы (ОВК). Их специфика состоит в организации эффективного обслуживания пассажиров разных уровней внегородских (внутрисистемных и межсистемных) передвижений посредством кооперированной работы железнодорожной и автобусной подсистем комплекса, обусловленной соответствующей функционально-планировочной и архитектурно-пространственной организацией территории объекта [4]. Наибольший объем пассажиропотоков на ОВК (около 90%) составляют внутрисистемные. Таким образом, насущная необходимость самоорганизации населения в пределах системы населенных мест обуславливает формирование в структуре города морфологически новых функциональных элементов. Однако роль ОВК не ограничивается транспортно-коммуникационной функцией. "Вокзал каждого города, – отмечает В.М.Батырев, – обладает потенциальными возможностями. Это своего рода зародыш, из которого в зависимости от внешних условий может, впоследствии вырасти крупный многофункциональный комплекс" [1, с.4]. Появление и быстрое развитие на базе объединенных вокзальных комплексов системы торговых, деловых, развлекательных объектов прослеживается во многих городах (Джанкой, Иловыйск, Черкассы, Челябинск, Симферополь, Таганрог, Тирасполь). Присутствие автовокзала, обеспечивающего прибытие в город пассажиров из соседних малых населенных мест, значительно активизирует развитие функций межселенного обслуживания и формирование нового центра в структуре города.

Особое значение внешние транспортные узлы приобретают для развития малых и средних городов. В зависимости от ведущей транспортной функции, обусловленной местом размещения города в зональной структуре СНМ, на базе объединенных вокзальных комплексов

сов развиваются общественно-торговые центры различных рангов. Так, на ОВК, расположенных в центральной зоне, значительно преобладают транзитные пассажиропотоки, следующие в город более высокого ранга из малых населенных мест, не имеющих с последним прямой железнодорожной связи (Мерефа Харьковской обл., Фастов Киевской обл.). На базе этих комплексов развитие общественных обслуживающих функций минимальное. Объединенные вокзальные комплексы, расположенные в периферийной зоне, в основном обеспечивают связь жителей города — места размещения объединенного комплекса с прилегающими территориями (Стрый Львовской обл., Барвенково Харьковской обл.). На базе этих комплексов активно развиваются общественно-торговые центры, особенно если вокзальный комплекс находится рядом с городским центром. ОВК, расположенные в срединной зоне, соединяют в себе свойства двух предыдущих типов (Яготин Киевской обл., Люботин Харьковской обл., Раздельная Одесской обл.). При расположении объединенного вокзала вблизи общегородского центра он становится важной частью последнего, обогащая функциональное содержание и пространственную структуру (Иловыйск Донецкой обл.). В ряде случаев при периферийном расположении ОВК на его базе формируется конкурирующий по значимости с городским новый центр. Чаще всего это происходит стихийно (Люботин Харьковской обл., Стрый Львовской обл.). Однако уже имеются примеры сознательного переноса общегородского центра в зону объединенного вокзала на основе нового генерального плана города (Яготин Киевской обл.).

Формирование на базе ОВК развитого общественного центра имеет композиционный аспект, поскольку вокзал (особенно железнодорожный) обладает устойчивым семантическим образом "ворот города". Таким образом, создание объединенного вокзального комплекса оказывает влияние на развитие не только функционально-планировочного, но и композиционного каркаса города.

Таким образом, объединенные вокзальные комплексы, аккумулирующие в себе функции как внутригородского, так и межселенного значения, обеспечивающие в значительной степени процессы самоорганизации населения на высших градостроительных уровнях, играют значительную роль в структурообразующих процессах развивающегося города. ОВК не только связывают в единый узел внешние авто- и железнодорожные транспортные артерии, но и значительно повышают градостроительный потенциал участка, создавая дополнительные предпосылки для развития города в этом направлении.

2. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – М.: Стройиздат, 1984. – 256 с.
3. Гутнов А.Э., Лежава И.В. Эстетика города (предпосылки совершенствования художественного облика современных городов) // Зодчество. – 1978. – №2. – С.12-19.
4. Древаль И.В. Объединенные железнодорожно-автобусные комплексы в структуре современно города // Сборник научных трудов / Киев НИИГрадостроительства. - Вопросы формирования транспортных систем городов. – К.: КиевЗНИЭП, 1990. – С.54-60.

Получено 14.01.2002

УДК 711.585

М.В.ГУБИНА, канд. архит., А.В.АВБАКУМОВ

Харьковская государственная академия городского хозяйства

ЗДОРОВОЕ ЖИЛИЩЕ – ГЛАВНЫЙ ПРИЗНАК КАЧЕСТВА ЖИЗНИ

Рассматриваются некоторые критерии здорового жилья. Значительные несоответствия комфорта проживания жильцов мировым стандартам должны адекватно отражаться в оплате услуг, а с целью совершенствования планировочно-архитектурных требований – вести к изменениям соответствующих нормативно-рекомендательных данных для проектирования. Показано, что в условиях реконструкции существующих многоквартирных жилых зданий необходим мониторинг всех аспектов здоровой жизни с их последующим учетом в кадастровых данных и проектировании.

Архитектура как вид искусства способна не только привносить в жизнь красоту и пользу в виде надежной и прекрасной материальной среды. Архитектурные объекты непременно должны соответствовать требованиям здорового строительства. Какие обстоятельства побуждают нас заострить данную проблему?

Социально-экономические реформы усугубили негативную экологическую ситуацию в жилищном строительстве из-за сложности инвестирования объектов и в связи с приближающимся введением градостроительных и земельных кадастров [5]. Огромное количество предложений новых и слабоизученных с экологической точки зрения строительных и отделочных материалов и технологий, а также особенности работы с разнообразными заказчиками проектов жилых зданий позволяют сделать вывод о необходимости учета данного фактора. Это предполагает быстрое и эффективное внедрение грамотных градостроительных и архитектурно-планировочных решений зданий, экологически чистых технологий строительства, материалов инженерных систем и оборудования.

Кроме того, отечественная проектная законодательная база не только не учитывала разнообразие человеческих потребностей, как и контингент пользователей жилья, но предлагала формы и методы имеющейся научно-исследовательской базы, слабо изучая и учитывая мировой опыт.